

## Weite Wege auf der Warschauer Straße

### Verlängerung der M 13 zum U-Bahnhof ist überfällig

Der Spreerraum im einstigen Grenzgebiet der heute fusionierten Bezirke Friedrichshain und Kreuzberg gerät immer wieder durch Großprojekte in die Schlagzeilen. So wird im September die sogenannte O<sub>2</sub>-World eröffnet, eine große Veranstaltungshalle für Konzerte, Sport und vieles mehr mit bis zu 17 000 Plätzen. Auch das bezirkliche Volksbegehren „Mediaspree versenken“ förderte die Bekanntheit dieses noch immer durch große Brachen geprägten Entwicklungsraumes. Die insgesamt gute Erreichbarkeit (Ostbahnhof, S- und U-Bahnhof Warschauer Straße, U-Bahnhof Schlesiendes Tor) verdeckt, dass es beim ÖPNV zahlreiche Mängel und Erschließungsdefizite gibt. Diese können und müssen durch Verlängerung der Straßenbahn behoben werden.



Die Varianten zur Verlängerung der Straßenbahn auf der Warschauer Straße.

Kartengrundlage: [openstreetmap.de](http://openstreetmap.de), Eintragungen: IGEB

Fahrgäste, die an der Warschauer Straße umsteigen wollen, müssen derzeit lange Wege in Kauf nehmen. Die Kunden der Straßenbahn-Linie M 13 sind davon besonders betroffen, weil die Abfahrthaltestelle Revaler Straße mehr als einen halben Kilometer vom U-Bahnhof entfernt ist. Eine sofortige Verlängerung der

Linie M 13 zum U-Bahnhof ist nicht möglich, da das einzige Kehrgleis auf der Warschauer Straße bereits durch die M10 ausgelastet ist. Das bedeutet, dass eine Verbesserung der Umsteigesituation auf jeden Fall eine Erweiterung der Straßenbahngleise erfordert.

Am besten wären eine Verlängerung der M10 über die Oberbaumbrücke zum Hermannplatz sowie der M 13 zusammen mit der Mediaspree-Entwicklung zum Ostbahnhof. Dann kämen beide Linien direkt am U-Bahnhof Warschauer Straße vorbei. Doch dieses Projekt kann bestenfalls mittelfristig realisiert werden.

Um kurzfristig eine bessere Umsteigemöglichkeit zu schaffen, muss eine Wendemöglichkeit für die M 13 hinter der heutigen Endstelle der M 10 geschaffen werden. Dabei ist zu beachten, dass bei künftiger Verlängerung von zunächst nur einer der beiden Straßenbahnlinien die andere weiterhin am U-Bahnhof wenden muss. Nur so lässt sich die heutige Schleife an der Revaler Straße

dauerhaft ersetzen. Außerdem leidet die BVG an verschiedenen anderen Stellen im Tramnetz schon heute unter einem Mangel an Kehrmöglichkeiten im Falle von Störungen oder Bauarbeiten. Es ist deshalb anzustreben, dass die jetzt nötige Wendestelle auch nach Verlängerung beider Straßenbahnlinien nutzbar bleibt.

#### Für den Ausbau der Straßenbahn bieten sich vier Varianten an:

**Variante 1:** Bau einer Wendeanlage unmittelbar hinter der heutigen Endstelle der M 10, die für beide Linien geeignet ist, ohne Errichtung einer weiteren Haltestelle; in der Untervariante 1a nur für Zweirichtungswagen mittels paralleler Stumpfgleise, in der Untervariante 1b als Wendeschleife im anschließenden Kreuzungsbereich mit der Mühlenstraße für die Einrichtungsfahrzeuge der M 13.

**Variante 2:** Weiterführung der Strecke über die Kreuzung Warschauer Straße/ Mühlenstraße in die Mühlenstraße hinein; in der Untervariante 2a als kurze Zufahrt zu einer Wendestelle nahe der O<sub>2</sub>-World, in 2b als durchgehende Strecke entlang der Mühlenstraße bis zum Ostbahnhof, um die Entwicklung dieses Gebietes zu unterstützen.

**Variante 3:** Weiterführung der Strecke über die Kreuzung Warschauer Straße/ Mühlenstraße auf die Oberbaumbrücke mit den Untervarianten 3a als Zufahrt zu einer Wendestelle im Bereich des U-Bahnhofs Schlesiendes Tor und 3b als vollwertige Neubaustrecke bis zum Hermannplatz.

**Variante 4:** Weiterführung der Strecke über die Kreuzung Warschauer Straße/ Mühlenstraße in die Stralauer Allee hinein mit Errichtung einer Wendestelle entweder nach kurzer Strecke in Höhe der MTV-Studios (4a) oder nach etwas längerer Strecke im angrenzenden Wohngebiet (4b), das zurzeit mit einer nur selten fahrenden Buslinie bedient wird.

Zu dieser groben Übersicht noch einige Anmerkungen. Während die Varianten 2, 3 und 4 auch kombiniert verwirklicht werden können, würde jede Untervariante von Version 1 den anderen im Wege stehen und müsste bei einer später stattfindenden Verlängerung wieder abgebaut werden, wodurch die anfängliche Kostenersparnis wieder hinfällig wäre.

Die genaue technische und wirtschaftliche Berechnung der einzelnen Varianten müssen Senat, BVG, Bezirksamt und Investoren so schnell wie möglich selbst leisten. Dabei ist zu beachten, dass es im Planungsgebiet entlang des Spreeruferums umso einfacher ist, eine Straßenbahntrasse einzufügen, je weniger andere Bauten schon fertig gestellt sind. Die Beteiligten dürfen sich also mit dieser Untersuchung nicht allzu viel Zeit lassen, zumal auch die Möglichkeit, GVFG-Mittel dafür zu verwenden, in einigen Jahren ausläuft.

#### Besuchen Sie uns im Internet

[www.igeb.org](http://www.igeb.org)

Berliner Fahrgastverband IGEB

[www.bahnkunden.de](http://www.bahnkunden.de)

Deutscher Bahnkunden-Verband

[www.gve-verlag.de](http://www.gve-verlag.de)

GVE-Verlag

[www.s-bahn-museum.de](http://www.s-bahn-museum.de)

Berliner S-Bahn-Museum